DOCUMENTO TECNICO

AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL EN DIFERENTES SECTORES DEL BARRIO MANANTIAL DEL DISTRITO DE RIOHACHA LA GUAJIRA

2025

1. ARTICULACIÓN CON PLANES DE DESARROLLO

PLAN DE DESARROLLO NACIONAL	
NOMBRE:	(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida
PROGRAMAS:	**2402 - Infraestructura red vial regional**
Transformación	3. Derecho humano a la alimentación
Pilar:	02. Acceso Físico a Alimentos
Catalizador	02. Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria
Componente	a. Protocolo de atención prioritaria
PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL	
NOMBRE:	Cumpliendo la Palabra 2024-2027
EJE:	Línea Estratégica 3. Prosperidad económica y gestión del conocimiento Compromisos para avanzar con las mujeres
PROGRAMAS:	Infraestructura red vial regional
PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL	
NOMBRE:	RIOHACHA SOCIALMENTE SANA Y SOSTENIBLE 2024-2027
EJE:	EJE IV EJE ESTRATÉGICO RIOHACHA PRODUCTIVAMENTE SANA Y SOSTENIBLE
PROGRAMAS:	INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en diferentes sectores del Barrio Manantial, Distrito de Riohacha La Guajira

Actualmente existe dificultad en la intercomunicación terrestre de la población del Barrio Manantial del Distrito de Riohacha en el departamento de La Guajira, debido al mal estado sus vías, causado principalmente porque estas presentan deterioro de la superficie de rodadura, desatención a los puntos críticos, materiales de baja calidad y diseño sin consideraciones técnicas.

Lo anterior es como el caso de las vías de las Calles y Carreras descritas en la localización anexa, en el área urbana del Distrito de Riohacha más exactamente en los tramos que se adjuntan en el plano, lo que ha llevado a que el mal estado de los caminos del sector represente un grave riesgo para los vehículos que por allí transitan, especialmente en época de lluvias.

De igual manera, se presentan situaciones que generan el deterioro, tales como el hecho de que algunos tratamientos anteriores han sido realizados con deficiencias; y no existe un mantenimiento periódico o rutinario de las vías por parte del Distrito lo que deja en evidencia la insuficiente gestión del municipio para el desarrollo vial de sus diferentes zonas urbanas y rurales.

Así también, vale la pena destacar que la temporada de invierno produce fallos de diferentes índoles en las vías terciarias tales como:

Deslizamientos, desprendimiento de taludes superiores e inferiores, pérdida de la banca, hundimientos, pérdida de obras de conducción de aguas de infiltración y de escorrentía, pérdida de obras de contención entre otras, impidiendo el tránsito vehicular en la gran mayoría de estas vías del Distrito De igual manera, se presentan situaciones que generan el deterioro, tales como el hecho de que algunos tratamientos anteriores han sido realizados con deficiencias; y no existe un mantenimiento periódico o rutinario de las vías por parte de los municipios, lo que deja en evidencia la insuficiente gestión del municipio para el desarrollo vial de sus diferentes zonas urbanas y rurales.

Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos del municipio, disminución del turismo entre otros.

En Riohacha departamento de La Guajira, Colombia, existe una problemática significativa en cuanto al estado de las vías. Esta situación afecta directamente la movilidad, el desarrollo económico y la calidad de vida de los habitantes de la región. A continuación, te presento un resumen de los principales aspectos de esta problemática:

a. Falta de infraestructura adecuada

- Las vías carecen de pavimentación y mantenimiento adecuado. Muchas de ellas son caminos de tierra que se vuelven intransitables durante la temporada de lluvias.

- La falta de inversión en infraestructura vial ha generado un deterioro progresivo, lo que dificulta el transporte de personas y mercancías.

b. Aislamiento de comunidades

- Las malas condiciones de las vías afectan especialmente a las comunidades, que quedan aisladas durante gran parte del año. Esto limita su acceso a servicios básicos como salud, educación y comercio.

c. Impacto en la economía local

- La falta de vías en buen estado limita el desarrollo económico de la región. Los altos costos de transporte desincentivan la inversión y el comercio, afectando a sectores como la agricultura, la ganadería y el turismo.

- Además, el mal estado de las vías incrementa los costos de operación para los transportistas, lo que se traduce en precios más altos para los consumidores.

d. Problemas de seguridad y accidentes

- Las vías en mal estado representan un riesgo para la seguridad de los conductores y peatones. Los baches, la falta de señalización y el deterioro general aumentan la probabilidad de accidentes de tránsito.

- En caso de emergencias, como desastres naturales o problemas de salud, la falta de vías adecuadas dificulta la respuesta rápida de las autoridades.

e. Falta de inversión y gestión gubernamental

- Aunque se han realizado algunos esfuerzos para mejorar las vías, estos han sido insuficientes debido a la falta de recursos y planificación por parte de las autoridades locales y nacionales.

f. Impacto ambiental

- La falta de vías adecuadas ha llevado a la creación de caminos informales, lo que ha generado daños ambientales, como la deforestación y la erosión de suelos.

La problemática del estado de las vías es un reflejo de las dificultades que enfrentan muchas regiones rurales de Colombia. Para solucionar este problema, se requiere una inversión significativa en infraestructura, una mejor planificación por parte de las autoridades y un enfoque integral que priorice el desarrollo sostenible y el bienestar de las comunidades.

Línea Base: 1835,71 Metros lineales de vías en mal estado

Fuente secretaría de Planeación Distrital

3. ANTECEDENTES

El casco urbano de Riohacha concentra la mayor densidad poblacional, manifestando un crecimiento desde el centro fundacional del municipio hacia la periferia, esa hegemonía de la zona céntrica orienta las dinámicas del desarrollo socioeconómico del Distrito que se potencia en torno a la troncal del Caribe.

En términos de movilidad e infraestructura vial, cuenta con buena integración nacional mediante la red vial primaria concesionada: La Transversal del Caribe (Ruta 90) es una vía crucial que recorre el departamento de La Guajira, pasando por Riohacha y conectándolo con otros municipios como Dibulla y Maicao. Esta vía ha sido objeto de concesión para su administración y mantenimiento.

Riohacha cuenta con una red de vías que conectan la cabecera municipal con sus corregimientos, como los que se encuentran al sur de Monguí (Cerrillo y Cotoprix) y hacia el oriente desde la Troncal del Caribe (Tigreras, Choles, Matitas). Estas vías son importantes para la actividad agroproductiva de la región.

Para el caso de la conexión vial departamental e intermunicipal la infraestructura vial es precaria y en la zona rural en cuanto vías terciarias predominan las soluciones rudimentarias y artesanales.

Las carreteras locales, como las que conectan con comunidades indígenas, son en su mayoría trochas desérticas, afectadas por la erosión y las lluvias, lo que limita el acceso a servicios básicos para poblaciones rurales.

Impacto Socioeconómico

Comercio y frontera: Riohacha es un eje comercial y turístico, pero la precariedad vial incrementa costos logísticos y tiempos de transporte, afectando a negocios y mercados locales.

- Aislamiento de comunidades: comunidades wayuu en zonas aledañas enfrentan dificultades para acceder a salud, educación y agua potable por la falta de vías pavimentadas.

- Accidentalidad: La combinación de vías en mal estado, congestión y falta de señalización eleva los riesgos de accidentes, especialmente en las zonas periféricas.

Conclusión

Riohacha tiene una infraestructura vial estratégica pero desigual, con avances en corredores principales pero graves carencias en zonas rurales y urbanas. La inversión en mantenimiento, seguridad y expansión de la red es clave para impulsar su desarrollo económico y social, especialmente para las comunidades más vulnerables.

4. DIAGNÓSTICO

El pésimo estado de las vías en los sectores urbanos por fuera del Centro ó área encerrada por el circuito formado por la Calle 1ª, la carrera 15, la Calle 15 y la Carrera 1ª, que se convierte según el plan en la formación de areneros en época de verano y de lagunas en época de invierno.

Inexistencia de interconexiones viales expeditas (Semiarterias, Colectoras y/ó locales) y en adecuado estado y condiciones entre los ejes radiales formados por las vías regionales, lo cual genera espacios urbanos alta ó difícilmente accesibles. Perfiles viales ó secciones no continuas, con medidas reducidas en el sector central ó histórico y unas vías frecuentemente invadidas.

La malla de vial objeto de estudio presenta una longitud de1.835 km con un ancho de 6.3 m con dos carriles (vía bidireccional o de doble sentido) y confinada con sardineles en ambos extremos.

De acuerdo con las observaciones y análisis realizados en el área de ubicación del proyecto de pavimentación y alrededores, las condiciones geológicas, geomorfológicas y morfodinámicas encontradas se consideran las siguientes conclusiones.

En la totalidad de la zona de cimentación del casco urbano, incluyendo viviendas y calles los terrenos se encuentran conformados por depósitos de tipo aluvial (Q-al), suelos de tipo granular principalmente arenas, con espesores de decenas de metros, superficialmente se localizan depósitos de origen antrópico, de composición heterogénea y pobre compactación.

Desde el punto de vista geomorfológico, presenta como características morfométricas: inclinación de pendiente plana a suave (< 5°); una longitud larga varios kilómetros; una forma del terreno, en general plana.

En los tramos del proyecto se encuentran zonas planas, con suelos de comportamiento mecánico aceptable, las condiciones desde el punto de vista geológico geotécnico, son favorables para la ejecución del proyecto, es recomendable tener en cuenta que, para trabajos superficiales, se encuentran rellenos heterogéneos de varios tipos de materiales como escombros, suelos transportados, y de otros sitios.

Al este de la zona de la cabecera DISTRITAL se encuentra la falla geológica de tipo inversa o de cabalgamiento, esta falla no tiene afectaciones sobre el proyecto puede, teniendo en cuenta que el tipo de estructura es liviano, su comportamiento depende básicamente del suelo inmediatamente inferior.

En la zona de los tramos del proyecto se encuentra lejano a fallas geológicas, la más cercana corresponde a la falla de Oca, a unos 30 km al sur la falla es de tipo dextral o de rumbo, la falla no representa amenaza para la integridad del proyecto la zona del proyecto tiene condiciones de morfología plana, con pendientes suaves, los suelos del proyecto se de tipo arenoso de compacidad media, y no se presentan

evidencias del nivel freático, de acuerdo con estas características se estima una condición estable del terreno. Las condiciones de inestabilidad por remoción en masa del terreno se producen en pendientes moderadas a altas, en este caso todas

las pendientes de los tramos del proyecto se consideran estables, menores a 20°.

Mapa Hidrológico e Hidráulico

Las áreas de drenaje se asignaron teniendo en cuenta el planteamiento arquitectónico del proyecto. Las pendientes longitudinales mínimas deberán ser >= 0.5% para garantizar un buen drenaje de la corona. Se asegura que la pendiente Transversal de bombeo no sea inferior al 2% para garantizar el buen drenaje de la corona y así evitar la generación de cárcavas.



Tramos del proyecto, barrio Manantial



Tramos del proyecto, barrio Manantial



Se tienen los siguientes componentes:

Establecer Plan de Necesidades

Se prioriza una construcción de tramos nuevo y rehabilitación de la estructura del pavimento, debido a que la estructura actual presenta fallas más allá de un mantenimiento preventivo habiendo cumplido su ciclo de vida útil debido a las cargas transitadas en el mismo.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE CONSTRUCCIÓN

Se le dará el alcance que presupuestalmente se permita a cada elemento del plan de acción y que se dé prioridad por seguridad vial según lo considere la entidad contratante.

Acorde con la inspección visual realizada al tramo en estudio, se tiene que las patologías más relevantes son: tramo nuevo para completar la malla vial.

Por lo anterior se recomienda la rehabilitación existente y ampliación de tramo nuevo en la malla vial del Distrito priorizando el uso de materiales acorde a lo que indica la norma INVIAS y aprovechando los materiales remanentes.

Las épocas de invierno no son recomendables para realizar las excavaciones y conformación de la subrasante, se deberá garantizar que los suelos a este nivel no estén saturados; en contraste así se deberá profundizar en la excavación hasta lograr un suelo base de fundación adecuada. Se deberá disponer de un adecuado drenaje vial que garantice que las aguas de escorrentía no lleguen hasta los suelos de fundación que puedan alterar sus propiedades de resistencia geomecánica.

Desafíos Críticos

Invasión de espacios públicos: Habitantes han ocupado áreas de manera irregular, obstaculizando obras de embellecimiento y ampliación vial.

Conflictos sociales: Bloqueos y protestas por retrasos en obras, donde los vecinos exigen solución al tráfico congestionado.

Impacto en la Comunidad

Movilidad restringida: Estudiantes y adultos mayores enfrentan dificultades para desplazarse, especialmente en temporada de lluvias.

Pérdidas económicas: Comerciantes del reportan disminución de clientes debido al mal estado de las vías de acceso.

5. JUSTIFICACIÓN

El Departamento de La Guajira se ubica en el extremo Norte del territorio colombiano, cuenta con un área de 20.619,69 Km2, es el quinto departamento más extenso de la región Caribe, representa el 15,7% del área de la región (132.083 km2) y el 1,8% del área del país (1.140.667 km2). Está conformado por 15 municipios, 44 corregimientos, 69 inspecciones de policía, así como, numerosos caseríos y sitios poblados por indígenas conocidos como rancherías, su capital es la ciudad de Riohacha, la cual es Distrito Especial, Turístico y Cultural, categoría que se le fue otorgada mediante Ley 1766 de 2015.

El Turismo es considerado como un fenómeno socioeconómico en el mundo. Este sector ha tenido un amplio crecimiento en las últimas décadas convirtiéndose en una importante fuente de ingresos en La Guajira, en nuestro país Colombia y en un indicador del nivel de vida de la sociedad.

Desde 2020 hasta 2023 el sector en el departamento de La Guajira ha tenido un incremento impresionante, donde los ingresos por turismo han aumentado en el desarrollo de bienes y de servicios. En La Guajira el turismo aporta demasiado al Producto Interno Bruto Departamental, genera empleo, produce mucho dinero, mueve el comercio y la comercialización de servicios de manera exorbitante. Además, que también ha crecido las visitas de turistas en nuestra región, cada año vienes miles de turistas, desde locales, hasta internacionales, para conocer la belleza, las diversas tradiciones y la multiculturalidad que el departamento tiene para ofrecer.

Durante la pandemia del COVID-19, La Guajira experimentó una disminución en el turismo, al igual que muchos destinos en todo el mundo, sin embargo, a medida que las restricciones se relajaron y se implementaron medidas de seguridad, la región comenzó a recuperarse. La belleza natural de La Guajira se convirtió en un atractivo para aquellos que buscaban destinos menos concurridos y más al aire libre.

Después de la pandemia, el turismo en La Guajira experimentó un repunte, debido a que los viajeros buscaban escapar de las multitudes y conectar con entornos más tranquilos y auténticos. La región se benefició de una creciente demanda de experiencias culturales y naturales, atrayendo a visitantes en busca de aventuras únicas y un contacto más directo con la riqueza cultural de la zona.

La Guajira, con sus innumerables riquezas, emerge como uno de los destinos predilectos para los turistas extranjeros posicionándose como uno de los principales destinos preferidos y consolidándose como un lugar imperdible que todos desean conocer y explorar.

La intervención de estas vías con la construcción de pavimento se basa en una serie de argumentos técnicos, económicos, sociales y ambientales que demuestran la necesidad y los beneficios de mejorar la infraestructura vial. A continuación, se presentan los principales puntos que justifican este tipo de proyectos:

a. Mejora de la conectividad y movilidad

Acceso a servicios básicos: Un pavimento adecuado facilita el acceso a servicios esenciales como salud, educación y comercio, especialmente en zonas rurales o alejadas.

-Reducción de tiempos de viaje: Las vías pavimentadas permiten un tránsito más rápido y seguro, lo que mejora la eficiencia del transporte de personas y mercancías.

-Integración regional: Mejora la conexión entre comunidades, municipios y regiones, promoviendo el desarrollo económico y social.

b. Impacto económico positivo

- Reducción de costos de transporte: Un pavimento en buen estado disminuye el desgaste de los vehículos, el consumo de combustible y los costos de mantenimiento, lo que beneficia a transportistas y usuarios.

- Impulso al comercio y la producción: Facilita el transporte de productos agrícolas, mineros e industriales, conectando a los productores con los mercados y aumentando su competitividad.

- Atracción de inversiones: Mejora la imagen de la región y la hace más atractiva para inversiones turísticas, comerciales e industriales.

c. Beneficios sociales

- Mejora de la calidad de vida: Una vía pavimentada reduce el polvo, el ruido y los accidentes, lo que contribuye a un entorno más saludable y seguro para los habitantes.

- Acceso a oportunidades: Facilita el acceso a empleo, educación y servicios sociales, especialmente para poblaciones vulnerables.

- Reducción de la pobreza: Al mejorar la conectividad, se generan nuevas oportunidades económicas y se reduce el aislamiento de comunidades marginadas.

d. Seguridad vial

- Reducción de accidentes: Un pavimento adecuado disminuye el riesgo de accidentes de tránsito, protegiendo la vida de los usuarios y reduciendo los costos asociados a emergencias y hospitalizaciones.

- Mayor confiabilidad del transporte: Las vías pavimentadas son más seguras y predecibles, lo que aumenta la confianza de los conductores y pasajeros.

e. Sostenibilidad ambiental

- Reducción de emisiones: Un pavimento en buen estado permite un flujo vehicular más eficiente, reduciendo las emisiones de gases contaminantes.

- Control de erosión: El pavimento ayuda a prevenir la erosión del suelo y la sedimentación de ríos y quebradas, protegiendo los recursos naturales.

- Disminución de polvo: En zonas áridas o semiáridas, el pavimento reduce la generación de polvo, mejorando la calidad del aire y la salud de la población.

- Menor vulnerabilidad: Un pavimento adecuado es menos susceptible a daños por lluvias o inundaciones, lo que garantiza la continuidad del tránsito en condiciones adversas.

f. Cumplimiento de objetivos de desarrollo

- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): La pavimentación contribuye al cumplimiento de varios ODS, como el Objetivo 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y el Objetivo 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

- Políticas públicas: Alinea el proyecto con las políticas nacionales y locales de infraestructura, transporte y desarrollo regional.

g. Demanda ciudadana y participación comunitaria

- Solicitud de la comunidad: En muchos casos, la pavimentación es una demanda prioritaria de las comunidades, que ven en esta obra una solución a sus problemas de movilidad y desarrollo.

- Participación social: La intervención puede incluir procesos de consulta y participación ciudadana, lo que garantiza que el proyecto responda a las necesidades reales de la población.

6. ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

	Actor	Entidad	Posición	Intereses o Expectativas	Contribución o Gestión
	Otro	Población beneficiaria Barrio Manantial	Beneficiario	Que la obra cumpla con todos sus requerimientos específicos	Veedurías para el control de la ejecución de las obras
	Municipal	RIOHACHA - LA GUAJIRA	Cooperante	Mejorar la transitabilidad terrestre para comunicar la zona rural y urbana del municipio.	Gestión administrativa. Asistencia técnica. Supervisión del contrato
	Departamental	La Guajira	Cooperante	Mejorar la transitabilidad terrestre para comunicar la zona rural y urbana del departamento	Recursos de financiamiento. Gestión financiera y administrativa. Asistencia técnica. Supervisión del contrato

7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

a. Objetivo General

Aumentar los niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en diferentes sectores del Barrio Manantial, Distrito de Riohacha La Guajira.

b. Objetivos Específicos

- Mejorar las vías urbanas en diferentes sectores del Distrito de Riohacha
- Construir con las consideraciones técnicas
- Aumentar la periodicidad y calidad en el mantenimiento
- Mejorar el Drenaje superficial

Cubrir los requerimientos de infraestructura vial de primer nivel, garantizando el desarrollo socioeconómico de las poblaciones asentadas en el territorio.

Lograr la utilización óptima de la infraestructura vial y de los modos de transporte disponibles para hacer frente de manera eficaz a la demanda de transporte del municipio.

El proyecto de pavimentación en diferentes sectores del Barrio Manantial del Distrito de Riohacha tiene un impacto regional multidimensional, beneficiando a miles de personas y contribuyendo al desarrollo económico, social y ambiental de La Guajira. Además de mejorar la conectividad y la movilidad, el proyecto genera empleo, reduce la pobreza y aumenta la resiliencia ante desastres naturales. Sin embargo, es crucial que se garantice una ejecución eficiente y transparente para maximizar los beneficios y asegurar que las comunidades más vulnerables sean las principales beneficiarias

8. LOCALIZACIÓN GENERAL

Riohacha se encuentra ubicado en la parte central izquierda del departamento de La Guajira; el municipio es el segundo de La Guajira en extensión.

La mayoría del terreno se compone de suelo arcilloso y arenoso, especialmente en las costas. El relieve lo constituye la planicie guajira, la zona norte de la Sierra Nevada, y cerros independientes; los cuales dan las características de un medio de selva húmeda en los montes, selva seca alrededor del cauce del río Ranchería y sabana seca en la llanura. Cerca de la costa, por efecto de desertización, el ambiente es árido y el suelo arenoso. Al sur de la ciudad, el terreno es típico de sabana seca.

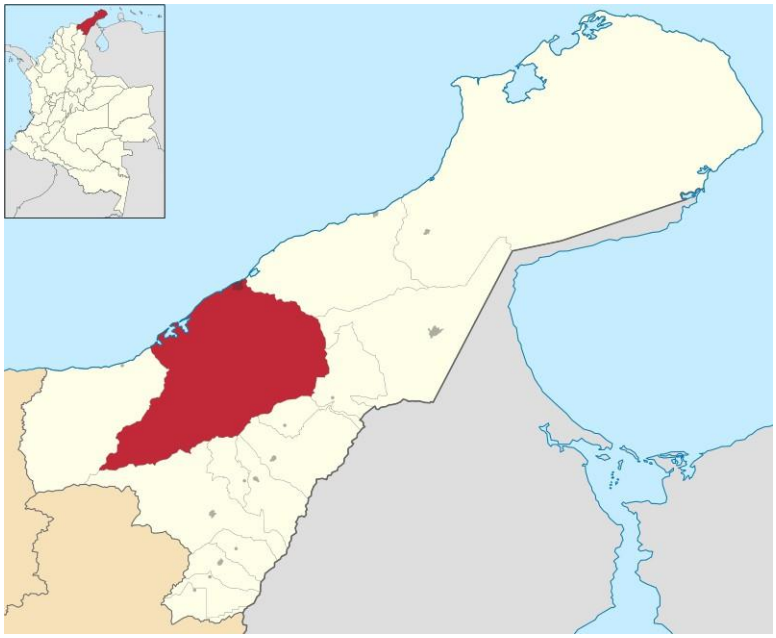
El municipio ocupa cerca de la cuarta parte del territorio departamental con una extensión de 491 383 ha de las cuales 133 980 pertenecen a zonas de resguardos indígenas, 134 444 al Parque nacional natural Sierra Nevada de Santa Marta y 4 784 al Santuario de fauna y flora los Flamencos.

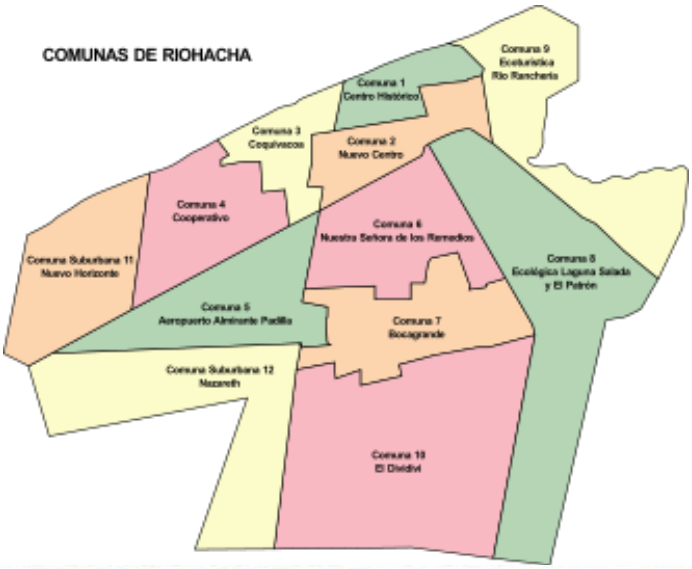
Límites

Riohacha limita al norte con el mar Caribe, al oriente con el río Ranchería y los municipios de Manaure y Maicao, por el sur con los municipios de Hatonuevo, Barrancas, Distracción y San Juan del Cesar, y por el occidente con el municipio de Dibulla y el mar Caribe.

El área a intervenir comprende los barrios Manantial DEL DISTRITO DE RIOHACHA, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA , los cuales hacen parte de las comunas 4

Ilustración Localización del Distrito de Riohacha en el departamento de La Guajira







Localización Específica del Proyecto

CALLES Y CARRERAS A INTERVENIR

Localización

Ubicación general	Localización específica/Otro tipo de entidad étnica
Región: Caribe **Departamento:** La Guajira **Municipio:** Riohacha **Centro Poblado:** Urbano **Resguardo:**	CALLE 14 K ENTRE CRA 26 Y CRA 28 CALLE 14K ENTRE CRA 26 Y CRA 25 CALLE 14J ENTRE CRA 29 Y CRA 25A CALLE 14I ENTRE CRA 26 Y CRA 26 CALLE 14K ENTRE CRA 25 Y CRA 24A CALLE 14J ENTRE CRA 25 Y CRA 24 CALLE 14I BIS ENTRE CRA 25 Y CRA 24A CRA 28 ENTRE CALLE 14K Y CALLE 14J CRA 28 ENTRE CALLE 14J Y CALLE 14I CRA 28 ENTRE CALLE 14I Y CALLE 14H CRA 27 ENTRE CALLE 14K Y CALLE 14 J CRA 27 ENTRE CALLE 14J Y CALLE 14 I CRA 27 ENTRE CALLE 14I Y CALLE 14 H CRA 25A ENTRE CALLE 14K Y CALLE 14 I BIS CRA 25 ENTRE CALLE 15 Y CALLE 14I CRA 24B ENTRE CALLE 14I BIS Y CALLE 14I CRA 24A ENTRE CALLE 14J Y CALLE 14I

CUADRO DE COORDENADAS

CUADRO DE COORDENADAS					
SUBT	LOCALIZACION	COORDENADAS INICIO	COORDENADAS FINAL	INICIO TRAMO	FINAL TRAMO
1	CALLE 14K ENTRE CARRERAS 26 Y 28	11°32'1.33"N 72°55'36.92"O	11°32'0.43"N 72°55'39.60"O	0+000	0+083.43
2	CALLE 14K ENTRE CARRERAS 26 Y 25	11°32'1.33"N 72°55'36.92"O	11°32'2.75"N 72°55'34.37"O	0+000	0+082.07
3	CALLE 14J ENTRE CARRERAS 29 Y 25A	11°32'2.48"N 72°55'41.55"O	11°32'4.11"N 72°55'36.10"O	0+000	0+171.68
4	CALLE 14I ENTRE CARRERAS 26 Y 29	11°32'5.86"N 72°55'42.57"O	11°32'7.05"N 72°55'38.59"O	0+000	0+126.88
5	CALLE 14K ENTRE CARRERAS 25 Y 24A	11°32'3.22"N 72°55'34.64"O	11°32'4.72"N 72°55'32.21"O	0+000	0+083.79
6	CALLE 14J ENTRE CARRERAS 25 Y 24	11°32'4.55"N 72°55'35.28"O	11°32'6.67"N 72°55'31.70"O	0+000	0+125.48
7	CALLE 14I BIS ENTRE CARRERAS 25 Y 24A	11°32'5.78"N 72°55'36.01"O	11°32'7.14"N 72°55'33.69"O	0+000	0+083.95
8	CARRERA 28 ENTRE CALLE 14K Y 14J	11°32'0.45"N 72°55'39.62"O	11°32'2.84"N 72°55'40.32"O	0+000	0+084.03

9	CARRERA 28 ENTRE CALLE 14J Y 14I	11°32'2.84"N 72°55'40.32"O	11°32'6.26"N 72°55'41.34"O	0+000	0+103.81
10	CARRERA 28 ENTRE CALLE 14I Y 14H	11°32'6.26"N 72°55'41.34"O	11°32'9.20"N 72°55'42.20"O	0+000	0+092.44
11	CARRERA 27 ENTRE CALLE 14K Y 14J	11°32'0.90"N 72°55'38.22"O	11°32'3.30"N 72°55'38.92"O	0+000	0+069.51
12	CARRERA 27 ENTRE CALLE 14I Y 14J	11°32'3.30"N 72°55'38.92"O	11°32'6.70"N 72°55'39.91"O	0+000	0+103.49
13	CARRERA 27 ENTRE CALLE 14H Y 14I	11°32'6.70"N 72°55'39.91"O	11°32'9.54"N 72°55'40.74"O	0+000	0+091.04
14	CARRERA 25A ENTRE CALLE 14K Y 14I BIS	11°32'2.14"N 72°55'35.46"O	11°32'7.37"N 72°55'37.13"O	0+000	0+143.62
15	CARRERA 25 ENTRE CALLE 15 Y 14I	11°32'0.72"N 72°55'33.14"O	11°32'7.37"N 72°55'37.13"O	0+000	0+237.32
16	CARRERA 24B ENTRE CALLE 14I BIS Y 14I	11°32'6.52"N 72°55'34.93"O	11°32'8.09"N 72°55'35.86"O	0+000	0+054.47
17	CARRERA 24A ENTRE CALLE 14J Y 14I	11°32'6.06"N 72°55'32.89"O	11°32'8.83"N 72°55'34.62"O	0+000	0+098.7

9. POBLACIÓN

La identificación de los beneficiarios es un aspecto central de la formulación ya que finalmente son los beneficiarios los que consumen o usan los bienes y/o servicios generados por el proyecto.

Población Afectada: La población afecta hace referencia a todas aquellas personas que en el momento de análisis padecen la problemática.

Población Objetivo: Esta población, es la que finalmente va a recibir los bienes y servicio generados por el proyecto.

A continuación, se relaciona la caracterización de la población objetivo, la cual corresponde principalmente a todo el territorio que será beneficiado, clasificada por género y rango de edad;

IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETIVO		
GRUPO ETÁREO	0- 14 años	20.754
	15 - 19 años	6.150
	20 - 59 años	29.172
	Mayor 60 años	3.924
TOTAL, POBLACIÓN OBJETIVO		60.000
GÉNERO	Mujeres	30.840
	Hombres	29.160
TOTAL, DE POBLACIÓN AFECTADA		60.000

Se realizó una caracterización detallada de la población, la cual permitirá mejorar la asignación y producción de los bienes y servicios del proyecto, buscando generar el mayor nivel de bienestar y brindar información de alto interés en las etapas de seguimiento y evaluación ex post.

POBLACIÓN AFECTADA	60.000	*POBLACIÓN OBJETIVO*	60.000

10. ANÁLISIS Y LA DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La alternativa de solución es la construcción de pavimento rígido de una longitud de1.835 km con un ancho de 6.3 m con dos carriles (vía bidireccional o de doble sentido) y confinada con sardineles en ambos extremos. Comprende la localización y replanteo, cerramiento, conformación de la calzada existente, extendida y compactación de material seleccionado, instalación de sardineles y construcción de las placas. En cuanto a la conformación de la calzada existente, se debe verificar la capacidad de soporte y el módulo de reacción de la subrasante, que deberá ser objeto de una conformación previa para uniformizar la superficie. Esta conformación se logra con escarificado, extensión, conformación y compactación simple. La extendida y compactación de material seleccionado contempla la selección, transporte, disposición, conformación y compactación mecánica de la base granular de acuerdo a los planos de topografía y al diseño del pavimento. La construcción de las placas en concreto hidráulico consiste en la elaboración, transporte, colocación y vibrado de una mezcla de concreto hidráulico; aserrado de juntas, el acabado, el curado y demás actividades necesarias para la correcta construcción del pavimento, de acuerdo con los alineamientos, cotas, secciones y espesores indicados en los planos del proyecto. La instalación de bordillo en concreto se hará en los sitios y con las dimensiones, alineamientos y cotas indicadas en los planos. Las especificaciones a utilizar corresponden a las establecidas por el INVIAS en su versión vigente.

11. ALCANCE DEL PROYECTO

Alcance del Proyecto:

- Crecimiento económico: las habitantes de Riohacha y sus barrios, se beneficiarán al haber mejores condiciones para el transporte de sus productos, bienes y servicios, toda vez que disminuye los costos de fletes por tiempos de recorrido más cortos y menores costos en el mantenimiento de los vehículos.

- Crecimiento social, mejorando las condiciones para la movilidad, se logra que para la comunidad rural mejore la calidad de vida, su bienestar, su acceso a los sistemas de salud, educación media y superior, toda vez que se puede acceder de manera más oportuna a las diferentes ofertas del estado Colombia, que es su mayoría se encuentran en los cascos urbanos.

- Mediante el mejoramiento de la vía se podrá garantizar la accesibilidad a las comunidades de la zona urbana desde y hacia otras zonas, esto permitirá mejorar la efectividad de los programas de atención alimentaria y aumentar la cobertura de los programas de seguridad alimentaria, debido a que facilitará el abastecimiento de los alimentos y desplazamiento del personal capacitado para el desarrollo de los programas del estado.

- Con el mejoramiento de las de vías de acceso a las comunidades se disminuye el tiempo posible de traslados a controles médicos.

Descripción de las actividades

Teniendo en cuenta que es proyecto de infraestructura de pavimento este cuenta con un proceso constructivo que describe las actividades y hace parte del archivo completo del expediente.

Productos para entregar

Producto 1	**Vía urbana construida (Producto principal del proyecto)**
Indicador principal:	**Vía urbana construida**
Unidad de Medida:	**Kilómetros de vías urbanas**
Costo $ 9.065.873.791,00	**Cantidad: 1,8357**

La estimación de ingresos y beneficios

La estimación de ingresos y beneficios en un proyecto de pavimentación depende de varios factores, como el tipo de proyecto, la longitud de la vía, los costos de construcción, los ahorros generados por la mejora de la infraestructura y los impactos económicos indirectos.

Beneficios indirectos

Incremento en la actividad económica: Mejoras en la infraestructura vial pueden impulsar el comercio, el turismo y la inversión en la región.

Ejemplo: Mayor acceso a mercados para productos agrícolas o mayor afluencia de turistas.

Valorización de propiedades: Las áreas con mejor conectividad y pavimentación suelen experimentar un aumento en el valor de las propiedades.

Reducción de accidentes: Un pavimento adecuado disminuye la probabilidad de accidentes, lo que reduce costos médicos y pérdidas humanas.

Gobernación de La Guajira

12. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES FÍSICAS Y FINANCIERAS

OBJETO:AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL EN DIFERENTES SECTORES DEL BARRIO MANANTIAL DEL DISTRITO DE RIOHACHA, LA GUAJIRA

ITEM	CODIGO INTERNO GOBERNACION DE LA GUAJIRA		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR PARCIAL
1			**ACTIVIDADES PRELIMINARES**				
11	119		LOCALIZACIÓN, TRAZADO Y REPLANTEO (MO) INCLUYE COMISIÓN TOPOGRAFICA, CARTERA Y PLANOS.	M2	11665	$ 7.935,59	$ 91.774.864
			SUBTOTAL				**$ 91.774.864**
2			**ADECUACION DE TERRENO**				
21	693		CORTE CON MOTONIVELADORA EN MATERIAL SIN CLASIFICAR, NO INCLUYE RETIRO	M3	4825,99	$ 23.451,24	$ 108.392.311
22	754		SUBBASE GRANULARTIPO INVIAS. SUMINISTRO, EXTENDIDO, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON RODILLO VIBROCOMPACTADOR (15 TON).	M3	1754,75	$ 215.223,54	$ 373.358.163
23	752		AFIRMADO EN JAMICHE DE CANTERA, CON MAQUINARIA PESADA	M3	1321,71	$ 157.188,26	$ 207.757.622
24	769		RELLENO EN RECEBO COMUN, INCLUYE EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN MANUAL.	M3	630,01	99628,37	$ 62.767.239
			SUBTOTAL				**$ 752.275.334**
3			**PAVIMENTO**				
31	818		PAVIMENTO EN CONCRETO 3500 PSI (245 KG/CM2) MEZCLA EN OBRA. E= 0,20 M NO INCLUYE REFUERZO NI CORDO.	M2	11564,87	$ 245.824,87	$ 2.842.958.003
32	826		CORTE Y AMPLIACIÓN DE JUNTA EN PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRAULICO, INCLUYE CORTADORA DE CONCRETO, OPERARIO Y COMBUSTIBLE. DISCO DIAMANTADO ASFALTO-CONCRETO 350 MM.	ML	5890,70	$ 24.822,82	$ 146.178.595
33	829		SELLADO DE JUNTA DE DILATACION 6 MM X 6 MM CON POLIURETANO INCLUYE CORDON EN POLIETILENO FONDO DE JUNTA.	ML	5890,70	$ 17.599,08	$ 99.633.282
			SUBTOTAL				**$ 3.092.769.859**
4			**ACERO DE REFUERZO**				
41	259		ACERO DE REFUERZO FY 4200 KG/CM2. 1/4" - 3/8". INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE, FIGURADO, ARMADO, COLOCACIÓN Y AMARRE.	KG	8463,62	$ 11.801,13	$ 99.872.197
42	260		ACERO DE REFUERZO FY 4200 KG/CM2. 1/2" - 5/8" - 3/4" - 7/8" - 1" - 1 1/4" - 1 3/8" - INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE, FIGURADO, ARMADO, COLOCACIÓN Y AMARRE.	KG	17752,87	$ 12.004,18	$ 213.642.512
43	261		ACERO DE TRANSFERENCIA CANASTILLAS PASAJUNTAS. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE, FIGURADO, ARMADO, COLOCACIÓN Y AMARRE.	KG	16166,76	$ 13.050,14	$ 210.978.469
			SUBTOTAL				**$ 523.793.178**
5			**ANDENES**				
51	837		BORDILLO FUNDIDO EN SITIO E=0,15 M CONCRETO 3000 PSI MEZCLA EN OBRA. NO INCLUYE REFUERZO, CURADO, NI PREPARACIÓN DEL TERRENO.	ML	3560,07	$ 57.909,14	$ 202.686.037
52	835		ANDEN EN CONCRETO 3000 PSI (210 KG/CM2) MEZCLA EN OBRA E=0,10 M INCLUYE MEZCLA, FORMALETEO, FUNDIDA Y CURADO. NO INCLUYE ACERO DE REFUERZO NI PREPARACION DEL TERRENO.	M2	4280,88	$ 133.837,30	$ 561.287.891
53	1803	1P	LOSA SUPERIOR PARA POZO DE INSPECCIÓN EN CONCRETO DE 3500 PSI, H=1,80 M. E=0,125 M. FUNDIDA EN SITIO. INCLUYE ACERO DE REFUERZO	UND	34,00	$ 810.520,89	$ 27.557.710
			SUBTOTAL				**$ 791.225.638**
6			**SEÑALIZACION**				
61	843		SEÑAL VERTICAL REGLAMENTARIA (SR) CIRCULO Ø 60 CM CON PARAL EN ANGULO 2"X2" DE 1/8" SUMINISTRO E INSTALACIÓN.	UND	70,00	$ 457.310	$ 32.012.050
62	846		SEÑAL VERTICAL REGLAMENTARIA SR-1 (PARE) OCTAGONO ALTURA 60 CM CON PARAL EN ANGULO 2"X2" DE 1/8" SUMINISTRO E INSTALACIÓN.	UND	16,00	$ 530.603	$ 8.489.648
63	833		LINEA DE DEMARCACIÓN VIAL CON PINTURA ACRILICA EN FRÍO (ML) E=0,12 M. INCLUYE SUMINISTRO, MICROESFERAS Y APLICACIÓN CON EQUIPO	ML	5307,13	$ 6.291	$ 34.647.807
			SUBTOTAL				**$ 75.149.505**
7			**TRANSPORTE DE MATERIAL PETREO**				
71	751	751-1	TRANSPORTE DE MATERIAL AFIRMADO TIPO JAMICHE	M3/KM	108702,03	$ 1.924	$ 211.045.869
72	731	731-2	TRANSPORTE DE MATERIAL SUBBASE GRANULAR	M3/KM	146743,27	$ 1.924	$ 288.077.611
73	731,8	731-3	TRANSPORTE DE MATERIAL DE RELLENO EN RECEBO PARA ANDEN	M3/KM	52091,0	1923,8	$ 100.193.043
74	754		TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS EN SITIO AUTORIZADO.	M3	4825,99	$ 35.235	$ 162.996.912
			SUBTOTAL				**$ 762.316.432**
			VALOR TOTAL COSTO DIRECTO				**$ 6.979.705.760**
			ADMINISTRACION			**20,45%**	**$ 1.760.228.362**
			IMPREVISTOS			**1,00%**	**$ 80.707.047**
			UTILIDAD			**5,00%**	**$ 503.885.335**
			VALOR COSTO TOTAL				**$ 9.234.816.443**
			VALOR TOTAL INTERVENTORIA			**7,40%**	**$ 618.234.519**
			PAGA				**$ 35.412.000**
			SST				**$ 43.440.840**
			PLAN DE MANEJO DE TRAFICO				**$ 142.258.358**
			VALOR TOTAL PROYECTO				**$ 9.965.873.791**
							$ 9.965.873.791,10

CRONOGRAMA Y FLUJO DE INVERSION

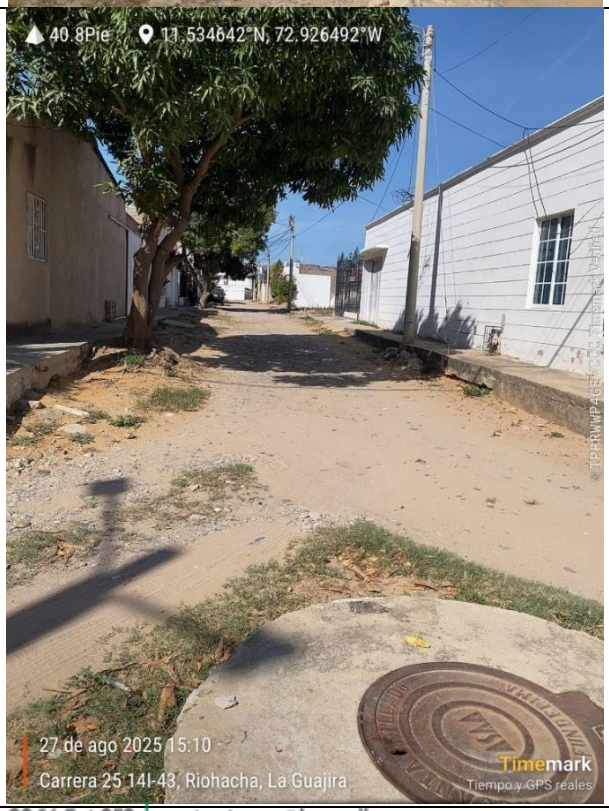
E.PRECONTRACTUAL		E.CONTRACTUAL										E.LIQUIDACION
MES 1	MES 2	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 1
		$ 91.774.864										
		$ 43.358.924			$ 32.517.693		$ 21.678.462	$ 10.839.231				
			$ 93.339.541	$ 74.671.633	$ 74.671.633		$ 37.335.816	$ 56.003.725	$ 37.335.816			
		$ 83.103.049	$ 41.551.524		$ 20.775.762	$ 20.775.762	$ 20.775.762	$ 20.775.762				
							$ 15.691.782	$ 12.553.426	$ 6.276.713	$ 14.122.604	$ 14.122.604	
				$ 995.035.301	$ 568.591.601	$ 284.295.800	$ 142.147.900	$ 426.443.700	$ 142.147.900	$ 142.147.900	$ 142.147.900	
				$ 49.052.938	$ 28.035.718	$ 14.017.859	$ 7.008.930	$ 21.026.789	$ 7.008.930	$ 7.008.930	$ 7.008.930	
				$ 34.871.640	$ 19.926.651	$ 9.963.326	$ 4.981.663	$ 14.944.989	$ 4.981.663	$ 4.981.663	$ 4.981.663	
				$ 34.710.269	$ 19.834.439	$ 9.917.220	$ 4.958.610	$ 14.875.829	$ 4.958.610	$ 4.958.610	$ 4.958.610	
				$ 74.774.879	$ 42.728.502	$ 21.364.251	$ 10.682.126	$ 32.046.377	$ 10.682.126	$ 10.682.126	$ 10.682.126	
				$ 73.842.464	$ 42.195.694	$ 21.097.847	$ 10.548.923	$ 31.646.770	$ 10.548.923	$ 10.548.923	$ 10.548.923	
				$ 70.940.113	$ 40.537.207	$ 20.268.604	$ 10.134.302	$ 30.402.906	$ 10.134.302	$ 10.134.302	$ 10.134.302	
							$ 140.321.973	$ 112.257.578	$ 56.128.789	$ 126.289.775	$ 126.289.775	
							$ 8.015.209	$ 12.022.813	$ 4.007.604	$ 3.206.084		
											$ 32.012.050	
											$ 8.489.648	
											$ 34.647.807	
			$ 52.761.467	$ 42.209.174	$ 42.209.174		$ 21.104.587	$ 31.656.880	$ 21.104.587			
		$ 115.231.049	$ 57.615.522		$ 28.807.761	$ 28.807.761	$ 28.807.761	$ 28.807.761				
							$ 25.149.510	$ 20.119.608	$ 10.059.804	$ 22.634.559	$ 22.634.559	
		$ 65.198.761			$ 48.899.071		$ 32.599.392	$ 16.299.696				
		$ 398.664.648	$ 245.268.055	$ 1.450.137.682	$ 1.009.790.911	$ 490.508.431	$ 541.942.458	$ 492.729.452	$ 325.375.767	$ 356.715.476	$ 428.658.862	
		$ 539.681.803	$ 332.206.760	$ 1.964.150.366	$ 1.367.656.561	$ 583.113.454	$ 734.048.526	$ 1.209.173.254	$ 440.713.756	$ 483.162.648	$ 580.638.308	
		$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	$ 61.032.451	
		$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	$ 3.542.250	
		$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	$ 4.304.996	
		$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	$ 14.225.836	
		$ 623.087.336	$ 415.315.293	$ 2.047.255.931	$ 1.450.762.093	$ 666.218.987	$ 817.154.058	$ 1.292.278.787	$ 523.819.289	$ 566.268.180	$ 663.713.837	
PORCENTAJE EJECUTADO MES		6,97%	4,58%	22,58%	16,00%	7,35%	9,01%	14,25%	5,78%	6,25%	7,32%	
PORCENTAJE EJECUTADO ACUMULADO		6,97%	11,45%	34,04%	50,04%	57,39%	66,40%	80,65%	86,43%	92,68%	100,00%	

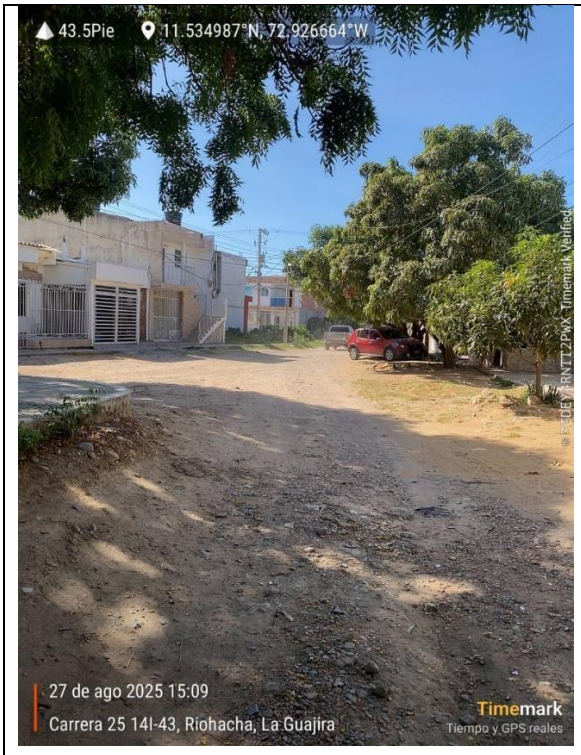
13. Registro fotográfico Diagnostico

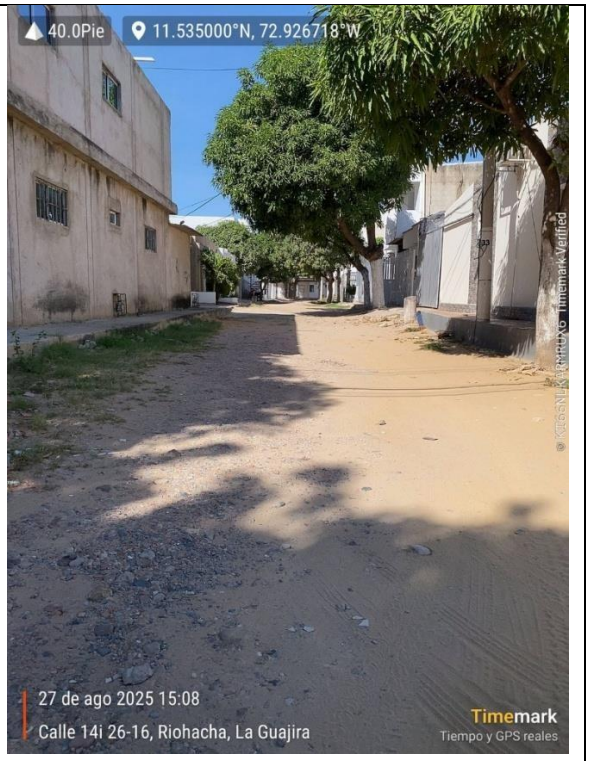


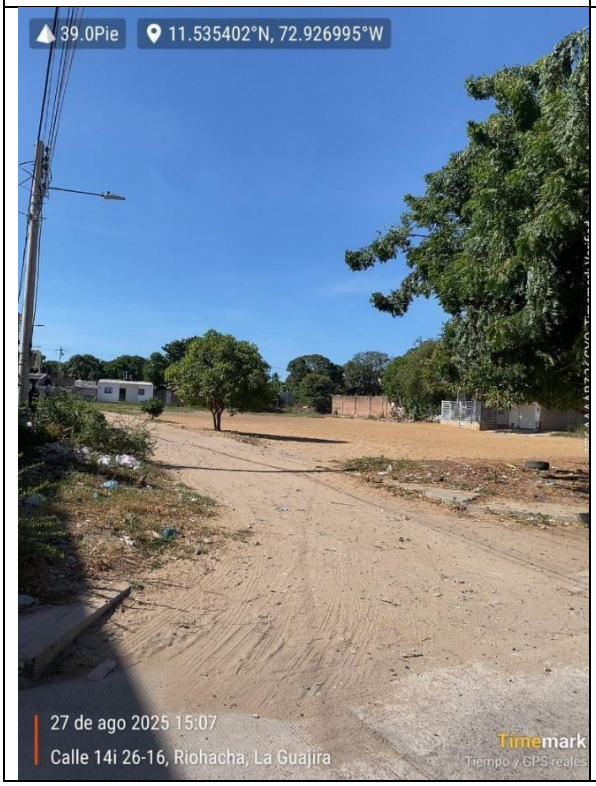


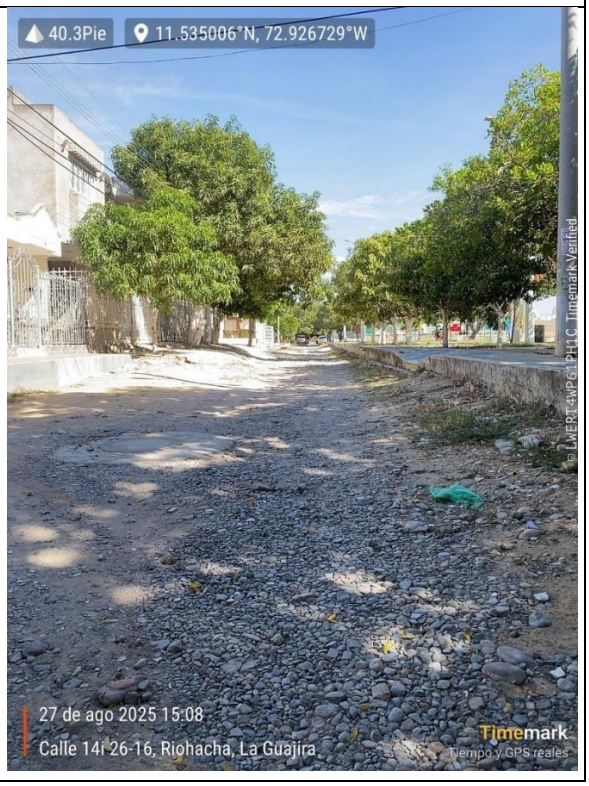




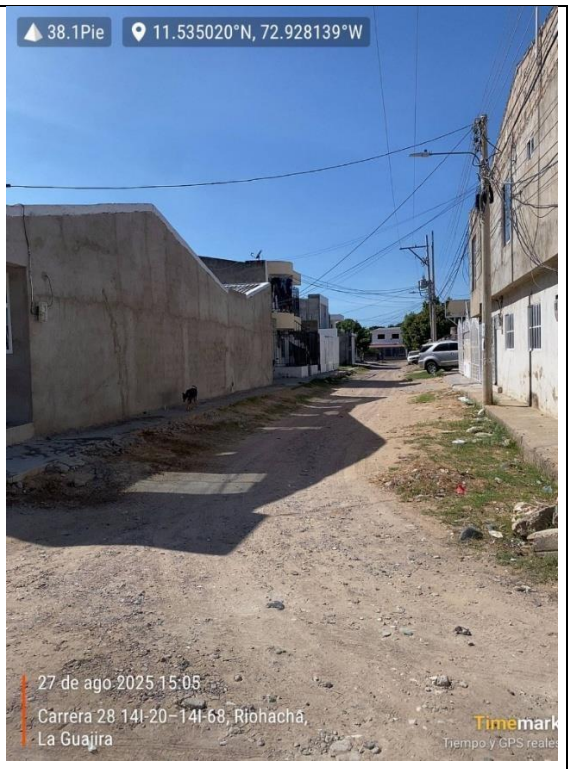

43.5Pie
11.534987°N, 72.926664°W
27 de ago 2025 15:09
Carrera 25 14I-43, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


40.0Pie
11.535000°N, 72.926718°W
27 de ago 2025 15:08
Calle 14i 26-16, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


39.0Pie
11.535402°N, 72.926995°W
27 de ago 2025 15:07
Calle 14i 26-16, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


40.3Pie
11.535006°N, 72.926729°W
27 de ago 2025 15:08
Calle 14i 26-16, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales

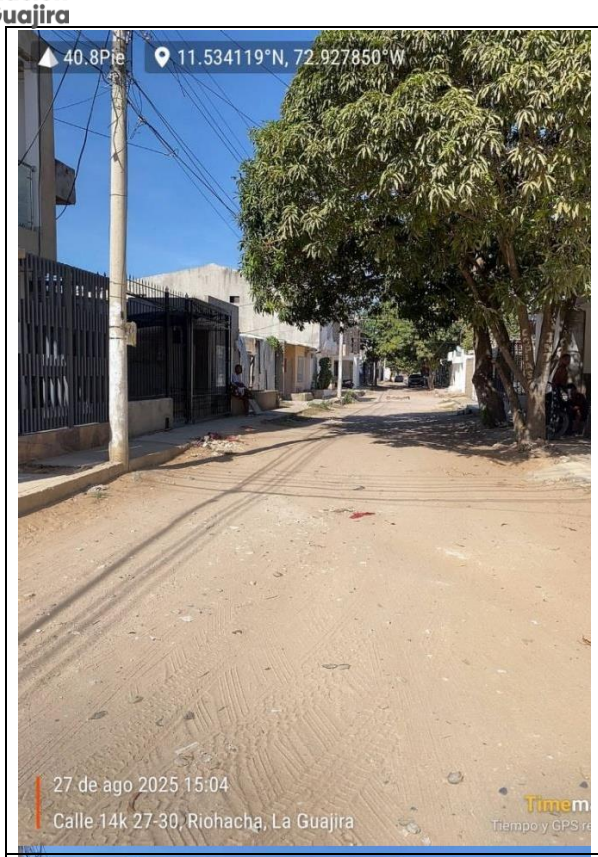

38.8Pie
11.535410°N, 72.926994°W
© PWWUGTPDGTM.1.2_Timemark Verified
27 de ago 2025 15:07
Calle 14i 26-16, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


38.1Pie
11.535020°N, 72.928139°W
27 de ago 2025 15:05
Carrera 28 14I-20–14I-68, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


39.2Pie
11.535242°N, 72.927743°W
27 de ago 2025 15:06
Carrera 28 14I-20–14I-68, Riohacha, La Guajira


39.0Pie
11.535107°N, 72.928128°W
27 de ago 2025 15:05
Carrera 28 14I-20–14I-68, Riohacha, La Guajira

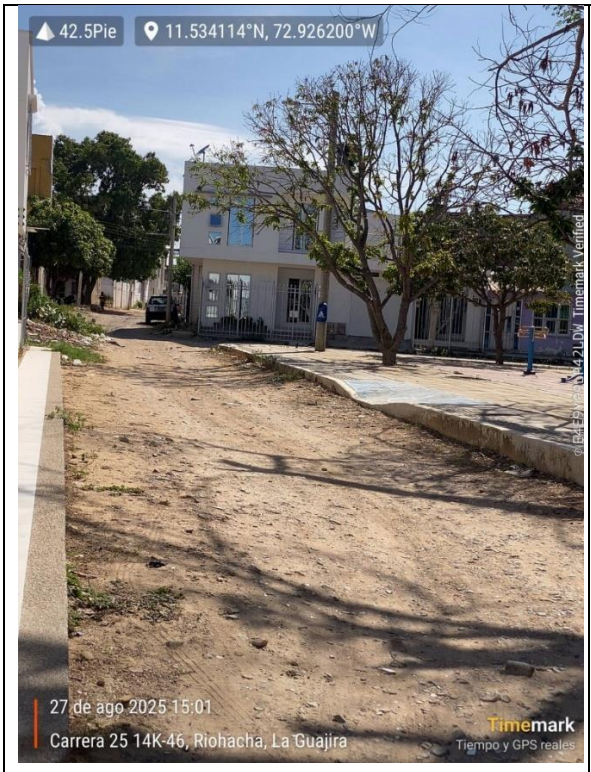
Gobernación de La Guajira

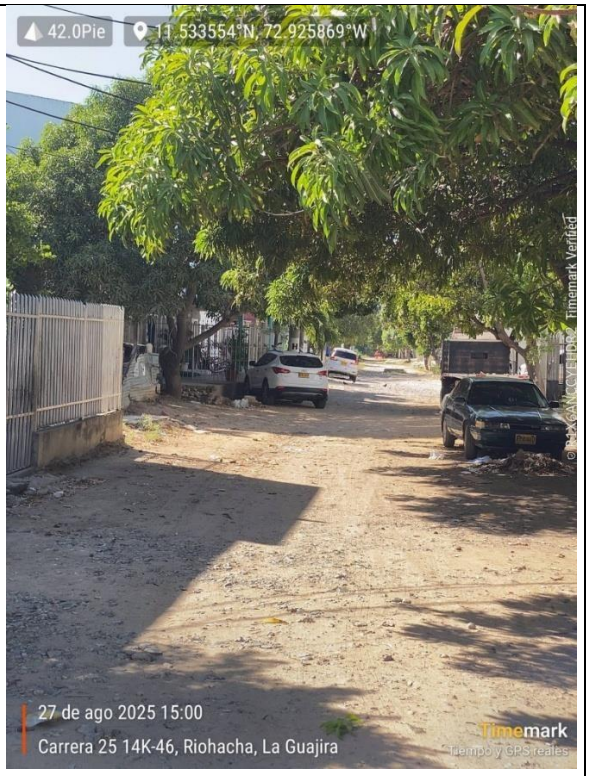


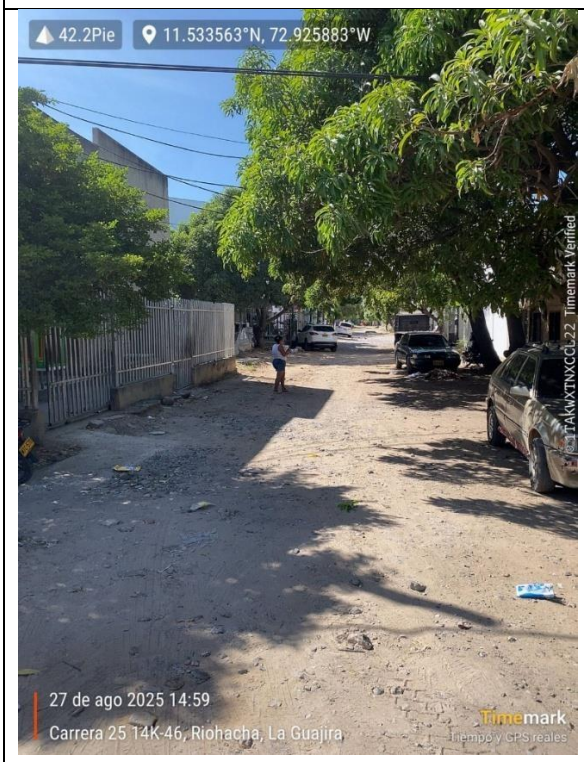


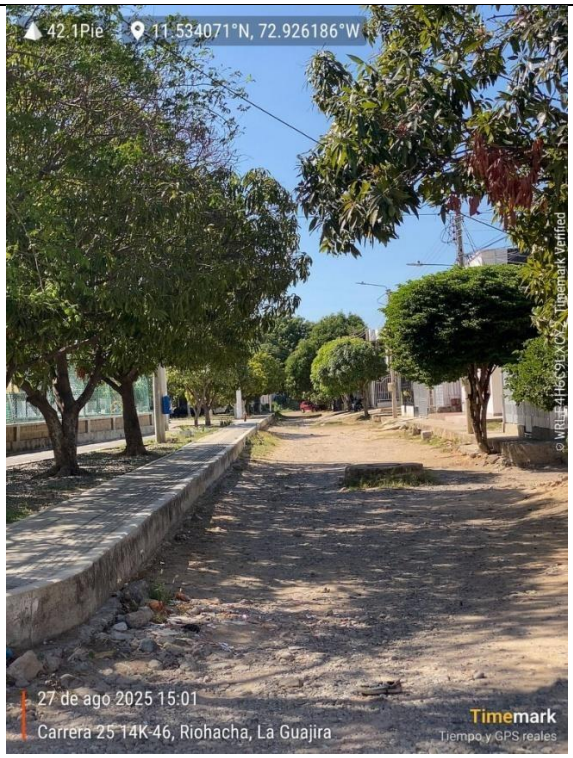





42.5Pie
11.534114°N, 72.926200°W
27 de ago 2025 15:01
Carrera 25 14K-46, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


42.0Pie
11.533554°N, 72.925869°W
27 de ago 2025 15:00
Carrera 25 14K-46, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


42.2Pie
11.533563°N, 72.925883°W
27 de ago 2025 14:59
Carrera 25 14K-46, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales


42.1Pie
11.534071°N, 72.926186°W
27 de ago 2025 15:01
Carrera 25 14K-46, Riohacha, La Guajira
Timemark
Tiempo y GPS reales

Riohacha, La Guajira 28 de agosto del 2025

Señores
DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA
ENTIDAD TERRITORIAL

Asunto: Memorial de Responsabilidad Profesional y cesión de documento técnico

En mi calidad de Ingeniero, con T.P. No. 101037-0649851 GJA certifico que he realizado el documento técnico del proyecto denominado: "AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL EN DIFERENTES SECTORES DEL BARRIO MANANTIAL DEL DISTRITO DE RIOHACHA, LA GUAJIRA", a desarrollarse en el Distrito de Riohacha, Departamento de La Guajira, así mismo hago constar que los citados diseños se realizaron ajustándose a las normas técnicas que rigen la materia, específicamente los requisitos técnicos vigentes y bajo los estándares profesionales aplicables a la disciplina.

Aunado a lo anterior, me permito **CEDER al DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA,** de manera voluntaria y libre de presión alguna, los derechos que me corresponden de los diseños derivados del antes citado proyecto, por ello, me permito anexar a esta certificación los siguientes documentos:

Para los fines pertinentes, anexo los siguientes documentos:

- Documento técnico detallado, debidamente firmado.
- Copia de mi Tarjeta o Matrícula Profesional y certificado de vigencia.
- Copia de mi Cédula de Ciudadanía.

Atentamente,

JAIBETH GOMEZ AREVALO
CC. 1.124.053.350 de MAICAO
Matricula profesional No. 101037-0649851 GJA

MATRICULA PROFESIONAL

101037-0649851 GJA

R2023000134

REPÚBLICA DE COLOMBIA

COPNIA

Consejo Profesional Nacional de Ingeniería



INGENIERIA CIVIL

JAIBETH GOMEZ
AREVALO

ID: 1124053350

UNIVERSIDAD DE LA GUAJIRA

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2025-3872648

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL

CERTIFICA:

1. Que JAIBETH GOMEZ AREVALO, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 1124053350, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con MATRICULA PROFESIONAL 101037-0649851 GJA desde el 04 de Enero de 2023, otorgado(a) mediante Resolución Nacional R2023000134.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de Agosto del año dos mil veinticinco (2025).

Rubén Dario Ochoa Arbeláez

Firmal del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 1.124.053.350

GOMEZ AREVALO

APELLIDOS

JAIBETH

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 20-FEB-1995

MAICAO
(LA GUAJIRA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.66
ESTATURA

O+
G.S. RH

F
SEXO

12-ABR-2013 MAICAO
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

P-4801000-00461242-F-1124053350-20130627 0034587913A 1 40295718